

EGY REGIONÁLIS VASÚT ÉRDEKELTJE. A FERTŐVIDÉKI HÉV TÖRTÉNETE ÉS HASZNÁLATA 1920-IG

INTERESTED PARTIES OF A REGIONAL RAILWAY. HISTORY AND USE OF FERTŐVIDÉKI LOCAL-RAILWAY TO 1920

DR. HORVÁTH CSABA SÁNDOR adjunktus
Széchenyi István Egyetem, Apáczai Csere János Kar

Abstract

In my paper I am writing about the history, functions and interested groups in its construction of an in our days operating local-railway, Fertővidéki Local-railway in the historical north-western Transdanubian region in Hungary to 1920. The local-railway was built in 1897 ran from Pándorfalu on the left part of Fertő lake to Kiscell (Celldömölk) in the analysed period. It joined the GYSEV (Győr–Sopron–Ebenfurt Railway Company) line in Eszterháza-Fertőszentmiklós and beside it in 2 other junctions, in Pándorfalu and Kiscell the Hungarian railway network with Budapest centre. The main element of construction of this line was at most an agricultural factor, the sugar industry on this region, but its later functions showed, that its use is multiple. The interested settlements, counties, great holders, industrial and agricultural manufactories of area had big role in its building. So the whole region could benefit from the construction of this vicinal and transversal line.

1. Bevezetés

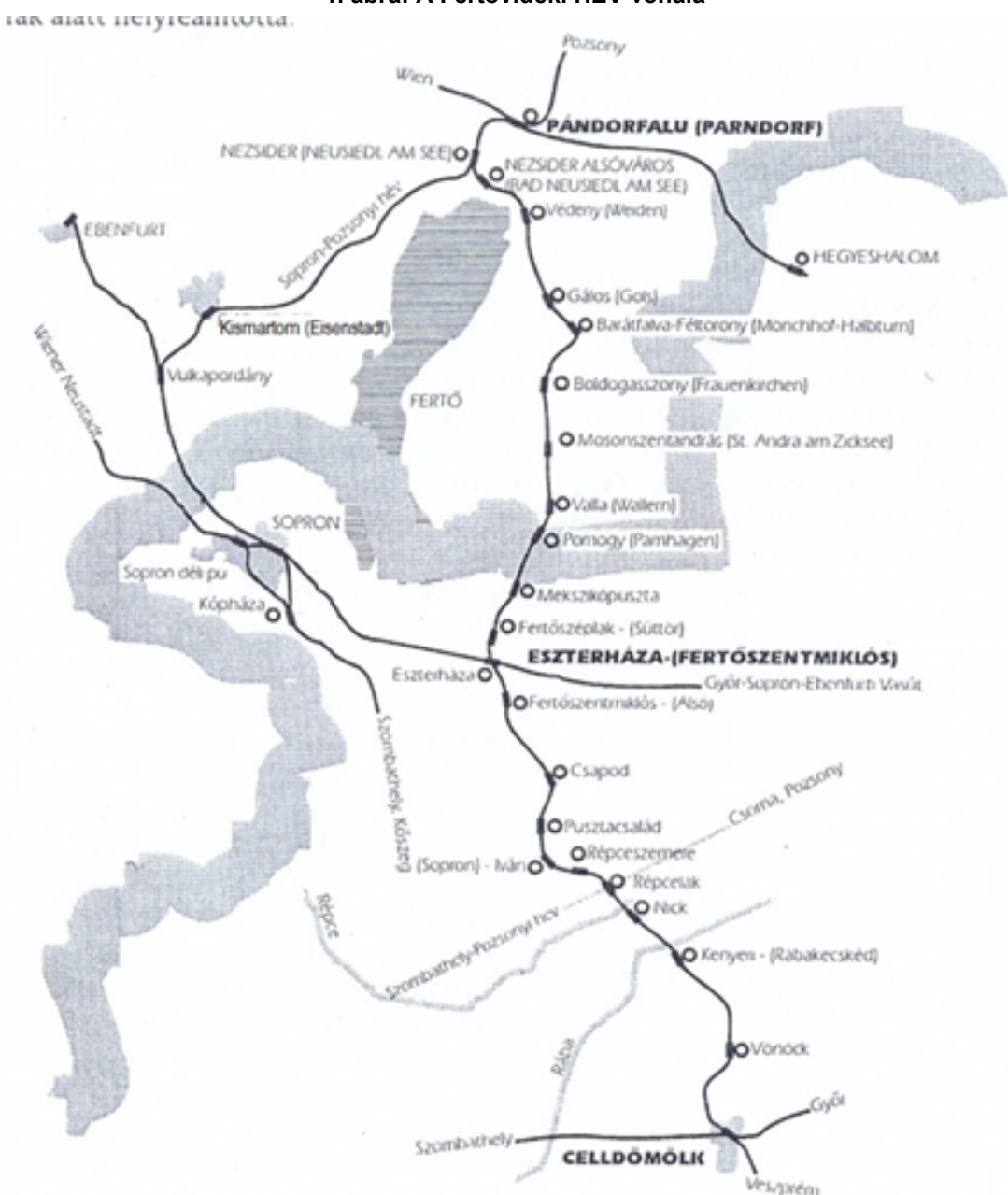
A Fertő vidék és a Rábaköz termékeny területeinek vasúti közlekedésbe való bekapcsolása már a kezdetektől fogva rentábilis vállalkozásnak tűnt. Az 1880-as évektől kezdődő nagy helyiérdekű vasúti építési láz megteremtette azokat a feltételeket, amelyekkel ez megvalósíthatóvá vált. Ugyanakkor még időnek kellett eltelnie ahhoz, hogy egy tőkeerős csoport valóban megépítse a vonalat. Jelen tanulmányban a szűkre szabott keretek miatt a Fertővidéki HÉV történetét csak nagy vonalakban vázolom. Ezt követően térek rá a vonal funkcióira és használatára 1920-ig. Végül megvizsgálom azt, milyen érdekcsoportok álltak egyértelműen e vonal létesítése mellett, illetve támogatták azt nemcsak morálisan, hanem akár részvényjegyzéssel is.

2. Fertővidéki HÉV építésének története

Már az 1880-as évek elején merültek fel a Fertő vidék keleti partján megépítendő vasútvonallal kapcsolatos elképzelések, ezek azonban a szükséges támogatottság és a tényleges tőke hiánya miatt nem valósulhattak meg. A későbbiek során két érdekcsoportba szerveződtek a különböző vonalvezetést preferáló személyek: az egyik Silberstein Ötvös Adolf vezetésével a kiscell–kapuvár–pándorfalui, a másik Radó Kálmán irányításával a kiscell–eszterháza-fertőszentmiklós–pándorfalui irányt kezdeményezte. Mindkét „engedményes” komoly lobbist és érdekharcot indított a saját iránya mellett, illetve a másik ellen.

Végül Radó több dolognak köszönhetően nyerte el a közlekedésügyi minisztertől a vasút-építési engedélyt. Egyrészt a Budapesti Bankegyesületen keresztül tényleges tőke állt mögötte, másrészt Vas megyei főispánként, répcelaki földbirtokosként és kiváló politikusként komoly befolyással bírt, sok prominens embert, későbbi támogatót tudott maga mellé állítani. 1895-ben pedig elfoglalta a GYSEV elnöki székét is, amely vállalat így szintén preferálta e vonal kiépítését a saját égisze alatt. Ezt követően egyenes út vezetett már a HÉV kivitelezéséig, amely a Radó szempontjából előnyösebb, Kiscellből kiinduló Eszterháza-Fertőszentmiklóson át Pándorfaluig húzódó vonalvezetéssel valósult meg, szimbiózisban – és egy Pándorfalu és Nezsider közötti közös szakasszal – a Sopron–pozsonyi HÉV-vel.¹

1. ábra: A Fertővidéki HÉV vonala



Forrás: Lovas 1998. 36. old.

A Fertővidéki HÉV engedélyezése 1896. november 15-én az 1896. évi XXIX. számú törvénycikkkel emelkedett jogerőre, egyúttal az engedélyokirat kibocsátásra is ekkor került sor.² A kedvező hír hallatán, és miután az engedélyes Budapesti Bankkegyesületnek rendelkezésére állt a munkák megkezdéséhez szükséges, a tényleges építési tőke (3 665 000 forint) 35%-át képező 1 282 800 forintnyi törzsrészcse, azonnal kitűzték a munkálatok megkezdését. 1896. november 28-án került sor „a kis-cell-fertő-szent-miklós-parndorfi vasút” első kapavágására.⁴ A vonal kivitelezője és „felvigyázója”, a GYSEV 1897 elején megbízta Pollacsek Mihály budapesti mérnök-vállalkozót a kiépítéssel, aki öszre üzemképes állapotban volt köteles átadni a vonalat.⁵ Végül a sikeres pótbejárást követően a tényleges kivitelezés is elkezdődött.⁶

A vasútépítés 1897 őszére a befejeződéséhez közeledett, amelynek az egyik bizonyítéka, hogy október 18-án Baán Endre Sopron megyei alispán több ember társaságában Fertőszentmiklósra Ivánba, onnan Répceszemerére utazott, így ő volt a Fertővidéki HÉV első utasa.⁷ A sikeres műtanrendőri bejárást követően végül, 1897. december 18-án sor került a Fertővidéki HÉV ünnepélyes átadására. Ezt a vonal minden településén nagy lelkesedéssel fogadták.⁸ A Fertővidéki HÉV szerelvényei innentől rendszeresen közlekedtek a korszakban.

3. A Fertővidéki HÉV funkciói 1920-ig

A Fertővidéki HÉV közforgalmú vicinálisként üzemelt, de a kezdeményezők sokkal inkább hangsúlyozták a teherszállítás relevanciáját már a vonal vizionálásának fázisában is. A vicinális megépítések ezt kiválóan jelezte a mekszikópusztai és csapodi ipari vonatávágányok lefektetése is. Emellett a vizsgált vicinálisnak postaszállítási funkciója is volt a kezdetektől, mivel arról a kereskedelemügyi miniszter az engedélyokiratban rendelkezett. A Fertővidéki HÉV ipari és kereskedelmi jellegű funkciója tekintetében a legfontosabb az érintett, produktív terület terményeinek, mint például a cukorrépának az elszállítása, hiszen a vasút egyik törzsrészcse, a petőházi cukorgyár ennek a fő felvásárlója volt. Így az új közlekedési eszköz az Esterházy Hitbizomány pomogyi, vallai, szentandrásai és boldogasszonyi majorjait mintegy hozzákapcsolta a cukorgyárhoz.⁹ Továbbá a gabonaszállítás is jelentős volt, de ez az előzővel együtt 1906-ra kocsihányt szült e vonalon is, így bővítések szükségeltettek az egyre fokozódó kereskedelmi igények kielégítése miatt. Több helyen is keskenyágányú vasutak épültek ezen állomások mellé, elősegítve az azokra való rászállítást.¹⁰ Ezek közül a legjelentősebb – a végleges hosszát csak 1920-as évek végére elérő – hansági vasút. Ez ekkorra már a vallai tőzegbányát, a petőházi cukorgyárat, az eszterháza–fertőszentmiklósi vasútállomást és a Hansági-főcsatornán túli, Moson vármegyei Esterházy-birtokokat is hozzákapcsolta a Berg Gusztáv által korábban megépített Kapuvár környéki kisvasúthoz.¹¹ A szállított teher tekintetében kiemelendő az építőanyag, az élőállat, a cukor és a – már említett – cukorrépa, de a kő- és barnaszén, a nyers- és feldolgozott vas, a gabona, a tűzi- és a nyersfa, a liszt, a só, a bor, a dohány, a csont, a rongy, a toll, a sör, a kőolaj, a petróleum, a szesz és a szilva is gyakran szerepelt a fel- és leadott áruk listáján.¹² Ezzel a Fertővidéki HÉV ipari funkciója egyértelműen tetten érhető.

A megnyitás után is minden kétséget kizáróan látszott – annak ellenére is, hogy ez a kezdetekben nem hozott nagy bevételt –, hogy az utasforgalom sem volt elhanyagolható a vasúton. A kezdetektől két szerelvény közlekedett minden nap oda-vissza. Az egyik egy reggel induló személy-, a másik egy kora délutáni vegyesvonal volt. A két végpont közötti átlagos menetidő személyvonattal 4 és fél, vegyesvonattal 6 és fél órát tett ki. Már a legel-

ső menetrend szerint is közlekedtek vonatok Kiscell–Sopron és Sopron–Kiscell viszonylatban, így az utasoknak Eszterháza-Fertőszentmiklós állomáson kellett átszállniuk. A két város között 3-4 órás utazással kellett számolni. Emellett a HÉV-nek volt csatlakozása Budapest, Székesfehérvár, Szombathely, Csorna, Győr, Kismarton, Vulkapordány, Magyaróvár, Pozsony, Bécs irányába is.¹³ A HÉV átadása után a specializált, turisztikai funkciója is hamar kidomborodott, ugyanis a vonal mentén feküdt Boldogasszony település, amely kegytemploma a Mária-ünnepeken vonzotta a tömegeket, tehát búcsújáráshelynek minősült.¹⁴ A vasút személyforgalmát növelte az is, hogy egyre többen vették igénybe a HÉV-et vásárba járásra. A vonal mentén több vásártartó hely is volt. Fertőszentmiklóson, Pomogyon, Nezsiderben, Kiscellben és Répceszemerén országos vásárokat tartottak, és volt arra példa, hogy a GYSEV az érdekeltek kérésére különvonatot is indított Pomogyra e kiemelt fontosságú eseményre.¹⁵ Mindez a vasút vásárba járó, turisztikai funkcióját erősítette. Thirring Gusztáv e vonal esetében is készített a turisták számára egy útikalauzt. A kirándulók ennek segítségével a vicinális mentén található összes település, és az onnan elérhető helyek látványosságait könnyen fellelheték, és a túrákhoz szükséges praktikus információkat is megtudhattak az érintett területtel kapcsolatban.¹⁶ Ez is jól bizonyítja, hogy a vonalat a kikapcsolódni és túrázni vágyó személyek és családok is igénybe vették, továbbá azt is, hogy a HÉV-et üzemeltető társaság a lehető legjobban meg kívánt felelni a társadalmi igényeknek.

Az utasszám és a szállított teher mennyiségének emelkedése a vizsgált HÉV-en szinte folyamatos volt 1897-től 1913-ig, és ez egyértelműen jelezte a vonal fontosságát és funkcióinak sokszínűségét.¹⁷ Mindent összevetve megállapítható, hogy a Fertővidéki HÉV fő szállítási profilja és funkciói is kialakultak az első világháború kitöréséig.

A fertővidéki vasút funkciója 1914-et követően valamelyest megváltozott. A vicinális a frontvonalától való távolság miatt nem bonyolított le rendszeres katonai forgalmat, de hadimenetrend volt érvényben.¹⁸ A vonalnak igazán akkor lett logisztikai jelentősége, amikor megnövekedett a szállítmányok száma a Boldogasszony mellett felépült hadifogolytábor miatt.¹⁹ Az ide szállított – főként szerb és orosz – hadifoglyokat az Esterházy-birtokokon dolgoztatták.²⁰ Jelentős továbbá a területen megtermelt, Szentendrason, Vallán és Pomogyon a vasútra feladott széna is. Ez a hadsereg fronton lévő csapatainak lovait látta el takarmánnyal.²¹ Emellett az élelmiszert – főként káposztát, konzerveket, burgonyát, lisztet – szállító szerelvények is mindennaposak voltak a vonalon.²² A háború végül nem érte el a vonalat, de hatásaként bekövetkezett a szerelvények és az infrastruktúra lepusztulása. Ennek következtében előfordult, hogy a forgalom leállt rövid időre. Elmondható, hogy a Fertővidéki HÉV-nek az első világháború alatti években stratégiai funkciója is volt a fogoly- és élelmiszerszállításon keresztül.

Trianon mindenképp fordulópontot jelentett a Fertővidéki HÉV történetében, hiszen bár vonalcsonkításra ekkor még nem került sor, a döntéshozó hatalmak Ausztriának ítélték meg a 109,16 kilométeres vicinális Pomogy és Nezsider közötti 45,04 kilométeres szakaszát. Majd hosszas tárgyalások és kompromisszumok eredményeként 1923. augusztus 1-jén a GYSEV újra megkapta az egész pályatest üzemeltetését, de igazából egységes vonalról már nem beszélhettünk.²³ Ez aztán a korábbi funkcióinak a lassankénti átalakulását idézte elő.

4. A Fertővidéki HÉV érdekeltjei

Jelen fejezetben célokom azt bemutatni, hogy milyen érdekeltségi csoportok játszottak fontos szerepet bizonyíthatóan a Fertővidéki HÉV létrejöttében. Itt abból a Beluszky Pál által tett kijelentésből indulok ki, hogy „nemcsak a vasút épített várost, hanem viszont, a város – magának – vasutat”.²⁴ Ez egyértelműen rávilágít arra, hogy a korban a helyi érdekű vasutak építését egyrészt a már meglévő termelő tényezők effajta igénye, másrészt a vasúti közlekedés nagyjából előre jelezhető gazdaságfejlesztő hatása ösztönözhatta. Feltéve, hogy szerintem három csoport: az érintett vármegyék és települések akár részvényjegyzői minőségben is, továbbá a környék (nagy)birtokosai és egyes ipari és mezőgazdasági termelőegységei mindent megtettek annak érdekében, hogy hozzájuk a legközelebb kerüljön a későbbi vicinális, mivel az hosszú időre meghatározhatta fejlődésüket. Ebből kifolyólag ők voltak a legfőbb érdekelték. E fejezetben erre kívánok konkrétan rámutatni.

A Fertővidéki HÉV megépülésének érdekeltjei közül először az érintett vármegyéket és a településeket csoportját kell kiemelni, akik mint részvényjegyzők is megjelentek. A helyi érdekű vasutak megépítésének egyik mérőföldköve a tényleges építési tőke 35%-át jelentő rész összegyűjtése volt. E vicinális esetében ez a 1 282 800 forintot jelentő törzsrészvény a posta ingyenes szállításaért és állami segély címén kapott 450 000, Moson vármegye 75 000, Sopron vármegye 59 000, Vas vármegye 54 000, Sopron szabad királyi város 150 000, Nezsider 40 000, Gálos 30 000, Boldogasszony 30 000, Barátfalu, Féltorony, Szentandrás, Valla, Pomogy, Pátfalú, Pusztacsallád, Csapod, Kecskéd, Pápóc, Szentmihályfa, Kenyeri, Soproniván, Kiscell 98 000, illetve a magánosok²⁵ jegyzéséből való 296 800 forintos törzsrészvények jegyzéséből tevődött össze.²⁶ Az érintett vármegyék és települések, illetve magánszemélyek pénz is áldoztak azért, hogy a vasút létrejöhesse és átszelje (vagy megközelítse) a településüket, amely a vonalvezetést is meghatározta alapján véve. Ennek következtében Fertővidéki HÉV állomásai és megállóhelyei a következők lettek: Pándorfalu, Nyulas, Nezsider, Nezsider-Alsóváros, Védény, Barátfalu-Féltorony,²⁷ Boldogasszony, Mosonszentandrás, Valla, Pomogy, Mekszikópuszta, Sarród, Széplak,²⁸ Eszterháza, Fertőszentmihály, Csapod, Pusztacsallád, Iván,²⁹ Répceszemere, Répcelak, Nick, Kenyeri, Vönöck, Kiscell (1907-től Celldömölk).³⁰ Ezzel az eredeti vonalvezetésével három vármegyét érintett: Mosont, Sopront és Vast.

A következő érdekeltségi csoportot a terület földtulajdonosai, birtokosai jelentették, akiknek hasonlóan fontos volt, hogy a vasút érintse őket. Az adott régióban a korban a nagybirtok dominanciája kimutatható, így a vizsgálat leginkább erre koncentrál. A terület nagybirtokosai között volt Harrach János gróf és Frigyes főherceg, akik közül az utóbbi még a Moson vármegye Nezsideri járásában található településeket illetően érdekelt volt Gálos, Féltorony, Mosonszentandrás esetében is. Boldogasszony,³¹ Valla és Pomogy területei legnagyobb részben az Esterházy Hitbizományhoz tartoztak. Mindössze Védény és Barátudvar képezett kivételt, hiszen az első esetében a földek zöme a győri káptalan, míg a másodikonál a Szent-Kereszti Cisztercita Rend részét képezte.³² Ha tovább vizsgáljuk a vonal által átszelt területet, akkor már Sopron vármegyét érjük el, ahonnan a Kapuvári járásba tartozó települések, így Mekszikópuszta, Sarród, Széplak, Eszterháza és Csapod területeinek nagy részét az Esterházy család birtokolta. Itt külön kiemelendő Mekszikópuszta és Csapod, ahol az „engedményesek” kötelesek voltak külön ipari vontatóvágányokat is lefektetni a megállóhely és az uradalmi majorok között. Fertőszentmihály esetében a hercegi család mellett további személy is megjelent, Bezerédy Andor.³³ A vármegye Csepregi járásából, Pusztacsalládon Podmaniczky Lászlóné bárónő, Ivánban és Répceszemerén Széchényi Kálmán gróf voltak az érintett nagybirtokosok.³⁴ A vonal utolsó része már Vas

megyében vezetett, ahol a Sárvári járásban, Répcelakon a HÉV egyik kezdeményezője, elnöke, Radó Kálmán az 1700 hold nagyságú répcelaki uradalmat birtokolta. Itt a mag-, a takarmány- és a cukorrépa-termelés volt kiemelkedő.³⁵ Nicken Széchényi Kálmán és gróf Pick Zsigmond voltak érdekeltek. A Kiscelli járásban, Kenyeriben Cziráky Béla gróf, Vönöckön Spisich László, Kiscellben a Szent-Benedek Rend rendelkezett az érintett földterületekkel.³⁶ Megállapítható, hogy a Fertővidéki HÉV esetében is a legtöbb, a vasút által átszelt terület az Esterházy Hitbizományhoz tartozott, de Frigyes főherceg birtokai is jelentősek főként Moson és Sopron vármegyében. Vasba érve új személyek váltak érdekeltté, akik közül kiemelkedett a vonal megteremtője, Radó Kálmán, mellette Széchényi Kálmán is több település érintett földterületének tulajdonosa volt.

A harmadik csoportba a gyárak és termelőegységek tartoznak, amelyek szintén profitálhattak abból, ha a vonal érintette, vagy megközelítette őket. Moson vármegyéet megvizsgálva – a Fertővidéki a Sopron–pozsonyi HÉV által közösen használt, Pándorfalu és Nezsider közötti résszel együtt – nem volt a vasútépítést egyértelműen ösztönző gyáregység. Az érintett területen sokkal inkább a földművelés és az állattenyésztés dominált, mint a feldolgozóipar,³⁷ ebből kifolyólag innen a rászállítást végezték a gyárakra. A vonal átadását követően 1897-ben erre apellálva újjáalakult a nezsideri gőztéglagyár, és kihasználta a két HÉV adta lehetőségeket a későbbiek során. Mindenképp kiemelendő továbbá a 1904-ben alapított és 1905-től működő vallai Hansági Tőzeggyár Rt. is. E telep a kitermelt fűtőanyag és a tőzeg gyors és olcsó szállítását biztosító külön iparvágánnyal is rendelkezett a Fertővidéki HÉV vonalából kiágazólag. E gyárak létrejöttét, újjáalakulását tehát az ott lévő vasút motiválta leginkább.

Ha a vonal létrejöttében érdekelt termelőegységeket Sopron vármegyében vesszük nagyító alá, akkor már találunk e vicinális megépítésében fő mozgatórugót jelentő üzemet. A petőházi cukorgyár a vasút első vizionálásakor már meghatározó tényező volt, később fő törzsrészesvényes is, hiszen a kezdeményezők a Rábaköz és a Fertő vidék egy részének, cukorrépában eléggé termékeny területét kívánták összekötni a gyárral. Az „*Offermann Th. és társa*” elnevezésű cukoripari termelőegység eredetileg a Sopronhoz tartozó Köhidán működött, majd a gyár a nagyobb termelékenységi potenciál elérése érdekében 1879-ben átköltözött Petőházára. A 19. század végére majd 400 főt foglalkoztatott már és évenként megközelítőleg 50 000 métermázsa cukrot állított elő.³⁸ A Fertővidéki HÉV – és a később ebbe beágazó hansági kisvasút – létrejöttével a gyár egy rendkívül produktív területet kapcsolt magához. Ez egyrészt jó ideig biztosította számára a nagy mennyiségű cukorrépát, másrészt a korábban innen – kiemelten az Esterházy Hitbizomány kapuvári uradalmából – Nagycenkre, Felsőszervizfalvára és Cinfalvára szállított cukorrépa mostantól ide került.³⁹

A másik jelentős üzem a Rüll Pál által Eszterháza-Fertőszentmiklóson, a vasútállomás közvetlen közelében alapított tíz fonógéppel dolgozó és a környék – főként Sarród – ilyen jellegű kisiparának nagy konkurenciát jelentő nád-gyékénygyár volt. Rüll a feldolgozott nád legnagyobb mennyiségét a Fertő vidékéről szerezte be,⁴⁰ de ez a vasúton keresztül még könnyebben, gyorsabban és olcsóbban hozzáférhetővé vált. A gyár és Eszterháza-Fertőszentmiklós állomás között egy, az alapanyagok és késztermékek szállítását megkönnyítő iparvágány is létrejött.⁴¹ Az üzem a produktumokat jórésztben külföldre szállíttatta ekkortájt. Főbb piacai közé tartozott Ausztria, Németország és Svájc.⁴²

A vonal Vas megyét érintő részében Kiscellben – a későbbi Celldömölkön – és Répcelakon is találkozunk ipari termelőegységekkel – két téglagyárral és malmokkal – a korabeli forrásokban, de egyértelműen nem mutatható ki összefüggés az üzemek és a vasút létrejötte között. Ennek egyik magyarázata lehet, hogy ebben a korszakban a megyében és az érintett területen is inkább a mezőgazdaság, azon belül az állattenyésztés, képezte az emberek fő megélhetési forrását.⁴³

Látható tehát, hogy az érintett vármegyék és települések, a terület földbirtokosai és ipari vagy mezőgazdasági termelőegységei mint érdekeltek is pozitívan álltak a vasútvonal létesítéséhez. Az első csoport még törzsrészesvények jegyzésével is hozzájárult ehhez, de valószínűsíthetően a másik két csoportból is voltak a „magánosok” között részvényt vásárlók. Ez egyértelműen mutatja azt, hogy innovatívan álltak a regionális vasút létesítéséhez, attól várva gazdasági fellendülésüket.

5. Összegzés

Mindent összegezve elmondható, hogy a Fertővidéki HÉV megépítése mind az érintett vármegyék és települések, mind a környék földbirtokosai, mind pedig a vasútban perspektívát látó helyi ipari és mezőgazdasági egységek érdekében állt. A legszembetűnőbb ez esetben az első érdekcsoport, amely részesvények jegyzésével is támogatta a vicinális mielőbbi kivitelezését. A HÉV alapfunkciói gyorsan specializálódtak megnyitása után. A teherszállítást illetően a postaküldemények továbbítása és az ipari, kereskedelmi funkciója domborodott ki, míg a személyszállításban turisztikai, vásár- és búcsújáró, illetve logisztikai funkciója is volt a vizsgált korszakban.

Jegyzetek

1. Horváth Csaba Sándor (2015): A közlekedés és a tér: A GYSEV és a MÁV egyes helyiérdekű vasútjainak gazdasági és társadalmi hatásai az északnyugat-dunántúli térségben 1920-ig. PhD-értekezés. Budapest. 198. old.
2. 1896. évi XXIX. a fertővidéki helyi érdekű vasuti engedélyezése tárgyában című törvénycikk. <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6646> (letöltési idő: 2012. 08. 08. 13:32), A kereskedelemügyi m. kir. minister jelentése az országgyűléshez, a fertővidéki helyi érdekű vasut megtörtént engedélyezése tárgyában. *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1896. december 23. 154. szám, 1387. old.
3. A Fertővidéki helyi érdekű vasut részvény-társaság alapszabályai. Budapest. 1897. 6–7. old.
4. Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fiókleveletára, IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok, Pozsony–sopron közötti (fertővidéki) vasút. Másolat. 1896. december 17.
5. Majdán János (1995): Vasúti vállalkozók a Dunántúlon. In: V. Fodor Zsuzsa (szerk.): Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. LDM. Veszprém. 40. old.; Kubinszky Mihály (1958): A hatvan éves pozsonyi és fertővidéki vasutak keletkezése. In: Soproni Szemle, 1958. 2. szám, 164. old.; A kis-cell parndorfi vasut. *Soproni Hírlap* (a továbbiakban: SH), 1897. január 15. 11. szám, 3. old.
6. A Fertővidéki Vasutról. *Soproni Újság* (a továbbiakban: SÚ), 1897. március 12. 58. szám, 2. old.; Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára, IV. B-409. 32891. 49. doboz, Sopron vármegye alispánjának iratai, 1872–1950. (A továbbiakban: SL, SVA 49.) Jegyzőkönyv felvétellett Kis-Czellben 1897 évi február hó 23-án., A fertővidéki helyi érdekű vasut közgazgatási pótbejárasi jegyzőkönyvi kivonata. 1897. február 23.; Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára, 405. g/20 doboz. Alispáni különgyűjtemény, vasut tervek. (A továbbiakban: VAML, IV. 20.) A fertővidéki helyi érdekű vasut közgazgatási pótbejárasi jegyzőkönyvi kivonata. 1897. február 23.; VAML, IV. 20. Alispáni különgyűjtemény vasut tervek, A fertővidéki helyi érdekű vasut közgazgatási pótbejárasi jegyzőkönyvi kivonata. 1897. február 23.
7. A kis-czell–parndorfi vasut első utasa. *Rábaközi Hírlap*, 1897. október 24. 43. szám, 2. old.
8. A fertővidéki vasut megnyitása. SÚ, 1897. december 19. 290. szám, 3. old.; A fertővidéki vasut megnyitása. *Dunántúli Hírlap*, 1897. december 16. 100. szám, 6. old., A fertővidéki vasut. *Győri Hírlap*, 1897. december 16. 286. szám, 2. old.; Gürtlich, H. Gerhard – Székely Csaba (2014): Zugkraft im Nordburgenland. Die Neusiedler Seebahn. Verlag Holzhausen GmbH. Wien. 36. old.

9. Lovas Gyula (1998): A fertővidéki HÉV (1897–1997). In. Soproni Szemle, 1998. 1. szám (A továbbiakban: Lovas 1998.) 33. old.
10. Waggonhiány. *Soproni Napló* (a továbbiakban: *SN*), 1906, november 8. 89. szám, 3. old., Lovas 1998. 33. old.
11. Pammer László (1995): A Gazdasági Vasutak. Hansági Vasút: A kapuvári Gazdasági Vasút. In. Kövér István (szerk.): Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen. Vasútvonal történetek. II. kötet. MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete. Szombathely. 610–611. old.
12. E következtetésem az Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről című munkák erre vonatkozó részeinek összehasonlításával hoztam meg. In. Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről. Kereskedelemügyi m. kir. minister. Budapest. 1917. E forrásanyag azonban csak 1915-ig készült el, hiszen a Monarchia felbomlása után ilyet már nem adtak ki.
13. Eredeti menetrend 1898-ból. In. Lovas Gyula (1976): Fejezetek a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút történetéből 1872–1945. (kézirat) 67. old.
14. Lovas (1998): 32–33. old.
15. Fertő-Szt.-Miklós. *Sopron*, 1901. szeptember 5. 203. szám, 3. old., Országos vásárok. *SN*, 1902. augusztus 19. 190. szám, 3. old., Különvonat a pomogyi vásárra. *SN*, 1902. február 21. 43. szám, 4. old.
16. Thirring Gusztáv (1911): Sopron és a Magyar Alpok. Úti kalauz. DTE. Sopron. 1911. 218–221. old.
17. E következtetésem A Magyar Statisztikai Közlemények A Magyar Szent Korona országainak vasutjaira 1897-től 1899-ig vonatkozó kötetekből és az Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről című munkák erre vonatkozó részeinek összehasonlításával hoztam meg. In. A Magyar Szent Korona országainak vasutjai 1897, 1898. és 1899. évben. A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. é. n., Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről. Kereskedelemügyi m. kir. minister. Budapest. 1917. E forrásanyag azonban csak 1915-ig készült el, hiszen a Monarchia felbomlása után ilyet már nem adtak ki.
18. Helyi vonatok közlekedése. *SN*, 1914. augusztus 15. 5. old.
19. Locsmándi Szabolcs (2009): A határon átnyúló vaspálya. A GYSEV fejlődése és szerepe a határ menti kapcsolatokban Eisenstadt (Kismarton) – Sopron térségben. In. Tér és Társadalom, 2009. 2. szám, 139. old.
20. Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára. VI. 435. 162. doboz. A Győr–Sopron–Ebenfurth vasút (GYSEV) Soproni Igazgatóságának iratai 1872–1948. (A továbbiakban: SL, GYSEV VI. 435.) A Fertővidéki HÉV közlekedési naplója. 1916. január, 1916. február 22., 1916. április 4.; Lovas 1998. 33. old.
21. Zwickl, Ludwig (2011): GySEV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien. BAHNmedien.at. Wien. 64. old.
22. SL, GYSEV VI. 435. A Fertővidéki HÉV közlekedési naplója. 1916. január 20., 1916. június 12., 1917. november 6.
23. Lovas 1998. 33–34. old.
24. Beluszky Pál (2003): Magyarország településföldrajza. Dialóg Campus Kiadó. Budapest–Pécs. 2003. 142. old.
25. A magánosok pontos megnevezése sajnálatos módon hiányzik a forrásokból, ugyanakkor a petőházi cukorgyár és az Eszterházy Hitbizomány más forrásokból kiindulva biztosan jegyzett törzsrészcímeket.
26. A Fertővidéki helyi érdekű vasut részvény-társaság alapszabályai. Budapest. 1897. 6–7. old.
27. 1907-től Barátudvar-Féltorony.
28. 1907-től Fertőszéplak.
29. 1907-től Iván.
30. A fertővidéki vasut állomásai. *SÚ*, 1897. november 28. 273. szám, 3. old.
31. Ivánfy Ede (1896): Mosony vármegye multja és jelene. (kézirat) Megtalálható a mosonmagyaróvári Hansági Múzeum archívumában. VII. fejezet, Mosonyvármegye gazdasági viszonyai. 4. old.

32. Bellusi Baross Károly (1893): Magyarország földbirtokosai. Az összes 100 holdnál többel bíró magyar birtokosok névsora, a tulajdonukban lévő földterületek művelési ágak szerinti feltüntetésével. Hungária. Budapest. (A továbbiakban: Baross 1893.) 433–434. old.
33. A Magyar Korona országainak Mezőgazdasági statisztikája. II. kötet, Gazdaczimtár. A Magy. Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. 1897. (A továbbiakban: Gazdacimtár 1897.) 114. old.
34. Gazdacimtár 1897. 112. old., Baross 1893. 587–589. old.
35. Sziklay János–Borovszky Samu (2002) (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. Arcanum Adatbázis Kft. Budapest. <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html> (letöltési idő: 2013. 07. 18. 10:11) (A továbbiakban: Borovszky 2002.)
36. Baross (1893): 806., 797–799. old.
37. Major Pál (1878): Mosonmegye monographiája I. Czéh Sándor-féle könyvnyomda. M.-Óvár. 159. old.
38. Berényi Pál (1895): Sopron megye. MTA. Budapest. (A továbbiakban: Berényi 1895.) 57. old.
39. Fábián Károly (1981): A Petőházi Cukorgyár száz éve. Petőházi Cukorgyár. Petőháza. 43. old.
40. Berényi (1895): 46–47. old.
41. SL, GYSEV VI. 435. Nád gyékény gyári vágány Eszterháza állomáson.
42. A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése. A kamarai kerület kereskedelmi, ipar- és forgalmi viszonyairól az 1895. évben. Sopron. 1896. 106. old.
43. Borovszky 2002. <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0025/28.html> (letöltési idő: 2013. 07. 22. 16:22); Éhen Gyula (1905): Vas vármegye közgazdasági leírása. Pesti Könyvnyomda Rt. Budapest. 34–35. old., Horváth Ferenc (1980): Vas megye közgazdasági viszonyai a dualizmus korában 1860–1918. I. rész. In. Vasi Szemle, 1. szám, 95. old.

Felhasznált irodalom

Források

Levéltári források

- Ivánfy Ede (1896): Mosony vármegye múltja és jelene. (kézirat) Megtalálható a mosonmagyaróvári Hansági Múzeum archívumában.
- Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára, IV. B-409. 32891. 49. doboz, Sopron vármegye alispánjának iratai, 1872–1950.
- Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára, 405. g/20 doboz. Alispáni különgyűjtemény, vasút tervek.
- Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára. VI. 435. 162. doboz. A Győr–Sopron–Ebenfurth vasút (GYSEV) Soproni Igazgatóságának iratai 1872–1948.
- Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fióklevéltára, IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok, Pozsony–sopron közötti (fertővidéki) vasút.

Nyomtatott forráskiadványok

- Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről. Kereskedelemügyi m. kir. minister. Budapest. 1917.
- A Fertővidéki helyi érdekű vasut részvény-társaság alapszabályai. Budapest. 1897.
- A Magyar Korona országainak Mezőgazdasági statisztikája. II. kötet, Gazdaczimtár. A Magy. Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. 1897.
- A Magyar Szent Korona országainak vasutjai 1897, 1898. és 1899. évben. A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. é. n.
- A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése. A kamarai kerület kereskedelmi, ipar- és forgalmi viszonyairól az 1895. évben. Sopron. 1896.
- Bellusi Baross Károly (1893): Magyarország földbirtokosai. Az összes 100 holdnál többel bíró magyar birtokosok névsora, a tulajdonukban lévő földterületek művelési ágak szerinti feltüntetésével. Hungária. Budapest.

Berényi Pál (1985): Sopron megye. MTA. Budapest.
 Éhen Gyula (1905): Vas vármegye közgazdasági leírása. Pesti Könyvnyomda Rt. Budapest.
 Galánthai Nagy Sándor (1898) (szerk.): Mihók-féle magyar compass: pénzügyi évkönyv. 1897. Budapest.
 Magyarország tiszti cím- és névtára. Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal. Budapest. 1886.
 Magyarország tiszti cím- és névtára. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. 1912.
 Major Pál (1878): Mosonmegye monographiája I. Czéh Sándor-féle könyvnyomda. M.-Óvár.
 Sturm Albert (1897): Országgyűlési Almanach. Budapest.
 Sziklay János–Borovszky Samu (2002) (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. Arcanum Adatbázis Kft. Budapest. <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html>
 Thirring Gusztáv (1911): Sopron és a Magyar Alpok. Úti kalauz. DTE, Sopron.

Sajtó

Dunántúli Hírlap 1897.
 Győri Hírlap 1897.
 Rábaközi Hírlap 1897.
 Sopron 1901.
 Soproni Hírlap 1897.
 Soproni Napló 1902., 1906., 1914.
 Soproni Újság 1897.
 Vasúti és Közlekedési Közlöny 1896.

Szakirodalom

Beluszky Pál (2003): Magyarország településföldrajza. Dialóg Campus Kiadó. Budapest–Pécs.
 Fábíán Károly (1981): A Petőházi Cukorgyár száz éve. Petőházi Cukorgyár. Petőháza.
 Gürtlich, H. Gerhard–Székely Csaba (2014): Zugkraft im Nordburgenland. Die Neusiedler Seebahn. Verlag Holzhausen GmbH. Wien.
 Horváth Csaba Sándor (2015): A közlekedés és a tér: A GYSEV és a MÁV egyes helyiérdekű vasútjainak gazdasági és társadalmi hatásai az északnyugat-dunántúli térségben 1920-ig. PhD-értekezés. Budapest.
 Horváth Ferenc (1980): Vas megye közgazdasági viszonyai a dualizmus korában 1860–1918. I. rész. In. Vasi Szemle, 1980. 1. szám, 78–103. old.
 Kubinszky Mihály (1958): A hatvan éves pozsonyi és fertővidéki vasutak keletkezése. In. Soproni Szemle, 1958. 2. szám, 162–165. old.
 Locsmándi Szabolcs (2009): A határon átnyúló vaspálya. A GYSEV fejlődése és szerepe a határ menti kapcsolatokban Eisenstadt (Kismarton) – Sopron térségben. In. Tér és Társadalom, 2009. 2. szám, 135–153. old.
 Lovas Gyula (1998): A fertővidéki HÉV (1897–1997). In. Soproni Szemle, 1998. 1. szám, 30–43. old.
 Lovas Gyula (1976): Fejezetek a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút történetéből 1872–1945. (kézirat).
 Majdán János (1995): Vasúti vállalkozók a Dunántúlon. In. V. Fodor Zsuzsa (szerk.): Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. LDM. Veszprém. 28–48. old.
 Pammer László (1995): A Gazdasági Vasutak. Hansági Vasút: A kapuvári Gazdasági Vasút. In. Kövér István (szerk.): Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen. Vasútvonal történetek. II. kötet. MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete. Szombathely. 610–618. old.
 Zwickl, Ludwig (2011): GySEV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien. BAHNmedien.at. Wien.

Internet

www.1000ev.hu